SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 10:11).

–En primer lugar, quiero agradecer a los señores senadores de todos los partidos políticos por la designación –más allá de los acuerdos previstos– como presidente de la comisión.

Además, aprovecho la oportunidad para saludar y felicitar la gestión de la actual vicepresidenta y expresidenta de la comisión, señora senadora Patricia Ayala. Esperamos estar a la altura de las circunstancias.

SEÑOR HEBER.- ¡Difícil!

SEÑOR PRESIDENTE.- Es difícil, realmente.

(Hilaridad).

–En la sesión pasada quedamos en que hoy se iba a definir el régimen de sesiones de la comisión. Voy a proponer que continúe como hasta ahora, es decir, que la comisión sesione del 1.º al 18 de cada mes y que del 18 en adelante sea potestad del presidente citar en función de que haya o no temas a tratar y convocatoria.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el régimen de funcionamiento propuesto.

(Se vota).

–7 en 7. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

Corresponde hacer pasar a los primeros invitados, es decir, a los representantes de la Unasev.

(Ingresan a sala autoridades de la Unidad Nacional de Seguridad Vial – Unasev).

–Es un gusto recibir a la delegación de la Unasev integrada por la secretaria general ejecutiva interina, doctora Gaby Lencina y la asesora, doctora Laura Martínez.

Estamos tratando un proyecto de ley presentado por el señor senador Javier García, que nos acompaña en el día de hoy, titulado «Plazos para enajenar vehículos destinados a “coche escuela”»

Esta Comisión de Hacienda recibió, en su momento, a la Asociación Nacional de Instructores y Propietarios de Escuelas de Conducción, Andipec, y envió la versión taquigráfica correspondiente a la Unasev. Asimismo, después de escuchar los fundamentos del señor senador García para presentar el proyecto de ley, resolvió invitar a la dirección de la Unasev para que diera su punto de vista al respecto.

SEÑORA LENCINA.- Es un gusto estar aquí, agradecemos la invitación. Como secretaria general ejecutiva interina de la Unasev vamos a replicar el informe que ya se había realizado desde la Unidad Nacional, quizás con alguna apreciación jurídica más en profundidad.

Desde el punto de vista normativo, se está proponiendo la modificación de una ley nacional y, en materia de regulación de transporte escolar, se aprobó recientemente la Ley de Presupuesto, Ley n.º 19355, que específicamente contiene un artículo que la Unasev empezó a empujar un poquito para poder hacer consideraciones a nivel nacional sobre este tema.

Del relevamiento que se ha realizado desde la Unidad Nacional de Seguridad Vial surge que ese tratamiento es absolutamente dispar en los distintos departamentos. Si bien en el gobierno departamental de Montevideo, en la intendencia de Canelones y en alguna otra existe una regulación muy profunda y con gran experiencia, en algunos lugares del país no existe esa regulación, reglamentación o requisito en relación con la exigencia tanto para los conductores y los vehículos como para el propio servicio. Ese tratamiento dispar nos obliga, como unidad nacional, a ponderar esa realidad y no contemplar exclusivamente lo que sucede, por ejemplo, en el área metropolitana.

Uno de los primeros pasos que nos planteamos desde la Unasev con respecto a ese tema fue incluir en la ley de presupuesto, específicamente en el artículo 46 de la Ley n.º 19355, un numeral expreso que dice: «Proponer los requisitos, programas y supervisar el funcionamiento de las academias de conducción en coordinación con el Ministerio de Educación y Cultura según fije la reglamentación respectiva». ¿Por qué el Ministerio de Educación y Cultura? Porque es la autoridad legitimada, según el registro nacional, para impartir enseñanza en la conducción.

Eso es lo que sucede a nivel nacional en cuanto a la inscripción de instructores y de escuelas de conducción. A nivel departamental tenemos una diferencia de tratamiento. Nos encontramos con que Montevideo tiene una reglamentación bastante desarrollada, desde hace muchos años, y la ha ido actualizando en función de su propia experiencia. La experiencia de reglamentación que posee Montevideo en cuanto al tema vehicular es diferente si hablamos del conductor o del permiso. Recordemos que en todo el país la autoridad departamental es la que otorga el permiso, es el permisario para que se habilite a un conductor y a una academia; es la que ha venido regulando ese tema. En función de que ese proceso de mirada nacional es paulatino, incorporamos al Ministerio de Educación y Cultura. De esa forma hicimos los primeros avances: analizar cuál sería el mínimo a nivel nacional que podíamos trabajar con el Ministerio de Educación y Cultura como órgano de contralor.

En lo departamental, la reglamentación de Montevideo fija la antigüedad para el recambio en dieciocho y quince años, según el tipo de vehículos. Evidentemente, eso habría que consultarlo a la Intendencia de Montevideo porque es la que viene desarrollando esa experiencia o a otras intendencias que también lo estén haciendo. ¿Por qué dieciocho años? Personalmente estuve trabajando como asesora en la Intendencia de Montevideo durante muchos años y puedo afirmar que los propios instructores y propietarios de estas escuelas planteaban que no podían renovar la flota, por ejemplo, en plazos de cinco o diez años. Los mismos interesados decían tener imposibilidades de índole económica y aspectos varios, por lo que solicitaban prórrogas. En consecuencia, se llevaba a cabo todo un proceso interno en la intendencia, que pasaba a la junta y demás, para ampliar esos plazos. Por eso, si leemos la normativa actual de Montevideo –volumen V del Digesto Municipal–, veremos que esos plazos de tratamiento llegan a quince y dieciocho años.

En cuanto a la posición de la Unasev en este tema, puedo afirmar que se tuvo un acercamiento primario por una voluntad legislativa que surgió en una ley reciente. Tenemos esa legitimidad para empezar a tratar el tema sin desconocer lo que ha sido la trayectoria a nivel de cada uno de los departamentos que están regulando el tema. Sabemos que se trata de un tema complejo porque, debido a esa mirada nacional, hay que contemplar todo lo que sucede en el país.

Ya habíamos trabajado con el Ministerio de Educación y Cultura, pero nuestra experiencia ahora tiene que ver, por ejemplo, con los requisitos mínimos para los conductores, porque nos focalizamos mucho más en ellos y en la escuela de conducción que en el tema vehicular. No olvidemos que lo que refiere a los vehículos siempre lo asociamos a la competencia departamental, no solo porque empadronan sino porque hay algunas intendencias que ya tienen una normativa expresa y han establecido cuál es su criterio.

Muchas veces, en este tema de la seguridad vial, en este proceso hacia una unidad nacional, encontramos competencias que son concurrentes. En este caso es específica, por ejemplo, en lo que

respecta al empadronamiento, a la reglamentación o a las exigencias de los vehículos. Por lo tanto, nos extraña ver que el proyecto de ley plantea reducir el plazo a tres años. En la Unidad Nacional nos hemos caracterizado por hacer propuestas en base a evidencias científicas y a informes técnicos que nos demuestren si tres o diez años son mucho o poco, pero ahora no contamos con una evaluación técnica referida a las condiciones del vehículo asociadas al uso. Desde la Unasev consideramos que esto está asociado al uso real y efectivo del vehículo, porque podemos hablar de tres o de diez años, pero las condiciones de uso pueden haber sido totalmente distintas.

En definitiva, hay otros aspectos a considerar y por eso hicimos un informe en su momento para refrendar el hecho de que en el país existe una experiencia que debería ser consultada. Además, tendríamos que contar con todos los informes técnicos para hacer una valoración correcta de ese plazo.

SEÑORA MARTÍNEZ.- En la Unasev consideramos el tema de la seguridad vial. En una primera instancia, de la lectura del proyecto de ley surge que todo lo que implique un recambio de vehículos que se dediquen a la instrucción de conductores estaría acorde con la línea que buscan la Unasev y el gobierno en general. El primer problema que tenemos hoy es que la Unasev no cuenta con la información de todos los gobiernos departamentales con respecto a la cantidad de vehículos, su antigüedad, etcétera. Por lo tanto, al no contar con los datos reales es difícil adoptar una postura definitiva. Quizás podríamos referirnos solamente a la Intendencia de Montevideo, que es una de las que tienen más normativa al respecto, y derivar el tema al Congreso de Intendentes para que dé una visión de la realidad en este sentido, además de estudiar las normativas que tengan todas las intendencias.

SEÑOR GARCÍA.- Agradezco a la comisión por la invitación a participar de esta reunión y también a las doctoras por la información que nos están brindando.

El proyecto de ley es sencillo y tiene su lógica. Quisiera separar dos aspectos. Por un lado, tenemos los requisitos departamentales para habilitar que se piden, que en el caso de Montevideo –a través del digesto– es menos de diez años. Esa es la habilitación. Pero esto es otra cosa; es la posibilidad de enajenar por parte de las instituciones o academias de choferes sus autos. Una cosa es la habilitación para funcionar y otra la enajenación.

Con respecto al tema hay una cuestión lógica: los autos que se utilizan en las academias de choferes son realmente baratos. Hoy en día muchos autos proceden de Asia y son manejados, por día, por diez o doce personas. Cuando esos autos llegan a los diez años, que es cuando la academia de choferes tiene que venderlos, esta tiene que pagar para venderlo. O sea, es chatarra pura. Estamos hablando de autos de bajísimo valor de mercado después de diez años. ¿Quién compra un auto que fue utilizado durante diez años por una academia de choferes? Desde el punto de vista mecánico –como nos dijeron en la comisión en su momento– esos autos quedan destruidos.

Lo que solicitan es simplemente tener la posibilidad de establecer un plazo de tres años o el que sea –los plazos son discrecionales porque son los que se fijan en la comisión o en el proyecto en sí–, con la idea de que antes de los diez años puedan tener la posibilidad para cambiar el auto y obtener otro más actualizado, lo cual obviamente tiene consecuencias beneficiosas desde el punto de vista de la seguridad. Por eso se convocó a la Unasev. La idea es no esperar que lleguen los diez años porque en ese tiempo el auto ya está destruido. Me decían que los autos aproximadamente hacen 300 kilómetros por día y son manejados por diez o doce personas. Imaginen un auto de muy baja tecnología, de muy baja gama –que son los que habitualmente se utilizan– con ese kilometraje durante diez años.

En consecuencia, piden acogerse a un beneficio. No se obliga a las academias a cambiar, sino que se da una facultad para que el que quiera cambiar antes de los diez años pueda hacerlo, acogiéndose a las exoneraciones que existen en la actualidad a los diez años. Se solicita mantener las exoneraciones pero con un plazo menor para la enajenación.

SEÑOR MICHELINI.- Creo que enajenar los vehículos no está prohibido; lo que sucede es que si se hace antes de los diez años hay que pagar los impuestos. Por lo tanto, si se pretende que al enajenar los vehículos no se paguen los impuestos, me parece que se necesita iniciativa del Poder Ejecutivo. No solo tenemos que conversar con la Unasev o con las intendencias, sino que habría que citar al Poder Ejecutivo porque sin su iniciativa esto no tendría validez.

SEÑOR PRESIDENTE.- Al final de esta entrevista iba a realizar una propuesta en ese sentido.

SEÑORA AYALA.- Escuchando atentamente, la Unasev puede darnos un asesoramiento desde el punto de vista de lo que viene trabajando. Sería interesante que a nivel de todas las intendencias se unificara la reglamentación necesaria y suficiente para los coches escuela. Creo que sí habría que hablar con el Congreso de Intendentes en este sentido. Desde acá podemos sugerirle al Congreso de Intendentes que trabaje junto con la Unasev sobre esta nueva reglamentación, de manera de unificar criterios, como ya lo han venido haciendo con diferentes cosas.

Comparto lo que ha dicho el señor senador Michelini en cuanto a que este proyecto de ley deberíamos analizarlo con el Ministerio de Economía y Finanzas y no con la Unasev porque refiere a otro tipo de cosas que no les competen a las autoridades de esta Unidad Nacional.

Agradezco la información que nos han brindado. Quizás deberíamos saber quién debe realizar el estudio técnico para determinar cada cuántos años hay que cambiar esos autos. Eso también serviría para unificar el criterio entre todas las intendencias.

Un problema que tienen las comunas y en el que a veces no nos ajustamos a la reglamentación es el del recambio de taxis. Esto sucede sobre todo en el interior del país. Creo que en Montevideo es más estricto el control. En el interior del país el recambio de taxis es una problemática. A veces las inspecciones y las medidas que se toman posteriormente no son del todo convenientes. ¿Quién tendría que hacer ese estudio técnico para saber, más o menos, cada cuántos años hay que cambiar los autos?

SEÑORA LENCINA.- En primer lugar, es cierto que desde seguridad vial nos focalizamos en las prioridades más graves o urgentes y por ello atendimos fuertemente al usuario y lo relativo a los factores de riesgo.

En nuestra estrategia diagramada a lo largo de los años vimos que, en algún momento, debíamos tocar los temas planteados por la señora senadora Ayala, como los taxis, los coches para escolares y otros, desde esa concepción. Esto lo estamos haciendo en forma paulatina, con la potestad legal suficiente como para llevarlo adelante. En ese sentido, la Ley n.º 19355 nos permitió dar un pasito más.

También hay un tema de competencias –que muchas veces se plantea– entre lo municipal y lo nacional, que genera una serie de rispideces y no queríamos ir por ese camino sino por el de construir todos juntos.

Por esa razón en nuestros procesos eso está previsto, pero venimos agotando otros asuntos antes.

En las consideraciones técnicas hay varios organismos y áreas involucradas, como la industria. Nosotros podemos participar en una valoración técnica desde esa área en nuestra unidad, pero creo que también es importante la participación de quienes han realizado la valoración técnica de los vehículos y han realizado las respectivas consideraciones. Aquí sí tienen lugar las propias intendencias que, en la práctica, son las que hacen estas ponderaciones día a día.

En todo caso, se debería generar un grupo de trabajo para hacer esa valoración técnica bien ajustada.

SEÑOR HEBER.- Quisiera concentrarme en algo simple que trae este proyecto de ley. Aclaro además que estoy de acuerdo con que se consulte al Poder Ejecutivo.

Me parece que lo que estamos diciendo es de sentido común. Queremos que se aprenda a manejar bien en el Uruguay y que tengan cuidado.

Por otro lado, los autos que se están usando, después de la paliza diaria durante diez años, ¿están en condiciones de ser usados para que se aprenda a manejar bien? Creo que no. ¿Por qué? Porque son autos baratos que se deterioran fácilmente. Téngase en cuenta que los dueños son gente trabajadora que usa el coche escuela para hacerse unos pesos, pero hay que enseñar bien. Quiere decir que hay exigencias de Unasev que deben aprender.

¿La herramienta que usan es adecuada luego de diez años de uso con 300 kilómetros por día? Creo que no. Entiendo que a la Unasev le tiene que interesar que el auto, aunque chiquito, sea lo más moderno posible, es decir, lo más parecido a lo que hay en la calle. Después de diez años está deshecho, aunque lo estén cuidando. Esa es la verdad. El dueño de ese auto lo usará poco porque está en las últimas. Lo tiene que cambiar. Después de diez años de uso esos autos llegan con tacos, muy deteriorados –me refiero en particular a autos chinos, aunque no tengo nada contra ellos–, con la paliza que les dan.

Me parece totalmente lógico lo que se plantea de los cuatro años o la mitad, pero acerquémonos a la realidad. Naturalmente debemos buscar los procedimientos y la exoneración, pero me parece que es de sentido común y no de análisis técnico. Los autos luego de diez años quedan deshechos y la gente aprende en autos que no están en condiciones. Lo mejor es que estén en condiciones porque es lo más parecido a lo que comprarán.

Esto era lo que quería reflexionar con la Unasev. Me parece que no hay que darle tanta vuelta al tema. A la DGI no se le moverá la aguja con el tema de la exoneración de los coches escuela que son usados para enseñar. No olvidemos que se maneja muy mal en el Uruguay, dicho sea de paso.

SEÑOR DELGADO.- Quiero proponer dos cosas.

El proyecto de ley tiene dos vertientes de abordaje. Una de ellas tiene que ver con los datos técnicos que, tal como señalaban, se necesitan para evaluar si son tres años o cuatro, es decir, cuándo están dadas las condiciones ópticas para hacer el recambio y la otra refiere a la extensión de la exoneración del Poder Ejecutivo para que ese cambio se produzca. En ese caso, la exoneración impositiva abarcaría fundamentalmente al Imesi. Entre esas dos vertientes que tiene este proyecto de ley, a una le competen las regulaciones departamentales y, como bien dijeron, sería bueno tenerlas unificadas y claras. En ese sentido, vamos a proponer, en primer lugar, remitir el proyecto y la versión taquigráfica al Congreso de Intendentes para luego invitarlo y conocer los estudios técnicos que determinan cuál es el momento óptimo o más adecuado para el recambio, si son 3 o 5 años; hoy son 10. En segundo término, proponemos remitir una nota al Poder Ejecutivo, en este caso al Ministerio de Economía y Finanzas, no solo para dar cuenta del proyecto y su fundamentación, sino además porque en el caso de compartirlo necesita su iniciativa, fundamentalmente a través de dicho ministerio porque implica exoneración impositiva.

Propongo esas dos variantes y si la comisión está de acuerdo, repito, enviamos una nota al Congreso de Intendentes –con invitación posterior– y al Ministerio de Economía y Finanzas con los antecedentes del proyecto para conocer su opinión y eventualmente tener la iniciativa correspondiente.

SEÑOR CAMY.- Doy la bienvenida a la representación de Unasev.

Voy a hacer referencia a tres puntos concretos. En primer lugar, estoy de acuerdo con las dos propuestas que señala el señor presidente. En segundo término, respaldo la iniciativa del señor senador García. Por otro lado, estoy plenamente de acuerdo con la argumentación y con lo planteado por el señor senador Heber. En realidad, se habilita o tiene vigencia la exoneración –más allá del plazo

y aunque el Estado deje de recaudar–, y se promuevan facilidades para importar en condiciones de beneficio por el rol que cumplen los institutos de educación vial. Creo que desde la perspectiva de tener las mejores condiciones de funcionalidad, es importante favorecer la disminución del plazo de 10 a 3 años por la calidad de los vehículos. No sé si existe otra perspectiva por la cual se estableció 10 años y puede que no sea positivo 3 y es mejor que sean 12 u 8 años. Si es desde esa perspectiva estamos absolutamente de acuerdo con lo que establece el proyecto de ley.

Señalo a la comisión que anoche estuve estudiando el proyecto y me parece que hay un error en el artículo, donde dice: «(art. 3 Titulo 3 del TOCAF)», debería decir: «(art. 3 del Capítulo I del Título 3 del Texto Ordenado)» que es el que refiere a las normas de la DGI, porque en realidad el Tocaf son las normas de administración y contabilidad del Estado que se aprobaron por el decreto n.º 150/12 del 11 de mayo de 2012 y las sucesivas modificaciones. La confusión debe haber surgido en el momento de la transcripción, porque la exposición de motivos está clara y como tengo la expectativa de que aprobemos el proyecto de ley, es importante que la comisión tenga presente la modificación.

Repito mi posición favorable al proyecto de ley del señor senador García.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si el señor senador García está de acuerdo revisaría la advertencia del señor senador Camy para hacer el cambio correspondiente y si es así enviamos nota al Congreso de Intendentes y al Ministerio de Economía con los antecedentes ya corregidos.

SEÑORA AYALA.- Me parece que hay discusiones que las tenemos que dar después de haber recibido a los invitados, porque son cuestiones internas de la comisión. Si no hay más preguntas para Unasev, correspondería despedir a la delegación y luego debatir.

SEÑOR CAMY.- Cuando habló la doctora refirió a que Unasev no contaba con la totalidad de la información de las intendencias. Me gustaría que me informaran si eso se debe a la falta de vinculación, a que no se ha podido compendiar por plazos o por disposiciones administrativas o a que hay dificultades con algunas intendencias en la remisión de la información al organismo.

SEÑORA LENCINA.- No, la Unasev ha hecho un relevamiento de todo el país y no existen dificultades en el traslado de la información. Lo que sucede lo voy a graficar porque quizás quede más claro. Ha habido distintas instancias para saber dónde estamos en cada uno de los temas vinculados al transporte escolar, no solamente en lo que refiere a los conductores, sino también a los vehículos y a los requisitos. A la Unidad Nacional de Seguridad Vial lo que le interesa es el contenido de lo que se va a impartir, o sea, qué es lo que se le traslada al aspirante a conductor. Esa es nuestra prioridad y hacia donde estamos focalizados. En los relevamientos que hemos realizado en dos oportunidades –en el año 2010 y no hace mucho tiempo– nos pasó lo mismo. En determinados lugares llamábamos para indagar cómo estaba y el diálogo era el siguiente: «Fulano, ¿sabés quién está dando clases? Me parece que es el Cholo, dejame que voy a averiguar». Esto es ilustrativo, pero es nuestra realidad. Tenemos un fuerte componente de experiencia en el sur del país en este tema, obviamente debido a una mayor circulación de vehículos, por una necesidad mayor, etcétera. En el resto del país –aunque también hay diferencias– están en distintas etapas del proceso. Están en el momento que cuando se contactan directores de tránsito con nosotros les vamos indicando el camino, es decir, les sugerimos, por ejemplo, que generen el registro, ya que se debe ir hacia este tipo de normativa. No hay una competencia tan clara como surge ahora con esta nueva Ley de Presupuesto. No es que tengamos dificultades en el acceso, sino que los propios Gobiernos departamentales están en distinta situación.

SEÑORA AYALA.- Quería señalar que en el período pasado se trabajó para intentar unificar algunos criterios –y algunos se lograron, más allá de las grandes diferencias que existían en cada intendencia–, y lo que sucede con las patentes es algo que todos lo visualizan y está funcionando. Además también se logró realizar reuniones periódicas mensuales de los directores –no solo los de tránsito, sino también los de cultura, entre otros –de todas las intendencias tratando de buscar unificar criterios en algunos temas y se avanzó en muchos temas como, por ejemplo, en el tema de los autos escolares, los taxis, pero hay que seguir trabajando y creemos que en esto el Congreso de Intendentes debe involucrarse. También los intendentes deberían tener en claro que a veces no es cuestión de usurpar la autonomía departamental, sino que se debe buscar un criterio común para el bienestar de todos en el país. Por eso me parece que sería bueno que la comisión también trabajara con el Congreso de

Intendentes, más allá de que la Unasev tendrá que estar en este trabajo. Quería dejar constancia que hay camino andado y ha habido logros. Entonces, teniendo en cuenta ese camino recorrido no debemos dejarlo sino continuar por la misma senda.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si los senadores no tienen más preguntas para realizar, agradecemos a los representantes de la Unasev por la información brindada.

(Se retiran de sala las autoridades de la Unidad Nacional de Seguridad Vial – Unasev).

–Me gustaría saber si los integrantes de la comisión están de acuerdo con las dos propuestas que hicimos. Una de ellas es la sugerencia de corrección que hizo el señor senador Camy respecto al proyecto de ley presentado por el señor senador García, en relación a lo cual la secretaría también tiene una propuesta que discutirá con él. Si todos están de acuerdo, remitiríamos el proyecto de ley corregido al Congreso de Intendentes con los antecedentes para que lo estudien –eventualmente lo invitaremos para que concurra a una sesión de la comisión– y también enviaríamos una nota al Ministerio de Economía y Finanzas, elevando los antecedentes de la discusión del proyecto de ley y las versiones taquigráficas para que lo analice y si lo entiende oportuno genere la iniciativa correspondiente.

Se van a votar ambas propuestas.

(Se vota).

–7 en 7. **Afirmativa.** UNANIMIDAD.

SEÑOR MICHELINI.- Quisiera pedir que la secretaría nos informara cuáles son los proyectos de ley a estudio de la comisión a los efectos de poder armar una lista de prioridades y que esta tarea, esfuerzo y trabajo no quede solamente en manos del presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- En la sesión pasada se repartieron las distintas carpetas; solamente se archivaron tres proyectos de ley, vinculados a temas que ya fueron resueltos por otra vía. Los demás se mantuvieron para ser analizados en la comisión. Si el señor senador Michelini está de acuerdo, proponemos que para la próxima sesión cada partido traiga sus prioridades, facilitando así la confección del orden del día de la Comisión de Hacienda.